

Lokalforum zur Stadt-Umland-Bahn Nürnberg – Erlangen – Herzogenaurach (StUB)

– Dokumentation des 14. Lokalforums (Büchenbach) –

Datum:	Donnerstag, 22. April 2021
Ort:	Virtuelle Veranstaltung, ZV StUB
Zeit:	17:00 Uhr – 19:00 Uhr
Moderation und Dokumentation:	ZV StUB

Inhalt:

TOP 1	Begrüßung, Anmoderation und Überblick zur StUB	2
TOP 2	Aktueller Planungsstand	3
TOP 3	Kurzer Ausblick.....	9
TOP 4	Abschlussbemerkungen und Verabschiedung	9
TOP 5	Fragen, die während des Forums nicht beantwortet werden konnten	9

TOP 1 Begrüßung, Anmoderation und Überblick zur StUB

Der Moderator Herr Icggen begrüßt die ca. 75 virtuell Teilnehmenden zum 14. Lokalforum zur Stadt-Umland-Bahn, das Corona-bedingt zum dritten Mal in Form einer virtuellen Veranstaltung durchgeführt wird. Die Teilnehmer sind live zugeschaltet und haben die Möglichkeit, sich in einer Chatrunde einzubringen.



v. l. n. r.: Geschäftsleiter Daniel Große-Verspohl, Kommunikationsmanager René Icggen, Technischer Leiter Florian Gräf

Ziel dieses Lokalforums ist es, den aktuellen Planungsstand der Stadt-Umland-Bahn darzustellen, Fragen hierzu zu beantworten und Anregungen der Teilnehmerinnen und Teilnehmer aufzunehmen. Der erste Teil der Veranstaltung beinhaltet einen kompakten Überblick zur StUB und zu den Ergebnissen des Raumordnungsverfahrens. Im zweiten Teil geht es um den aktuellen Planungsstand und die Konkretisierung des Streckenverlaufs am Rudeltplatz in Büchenbach. Hier werden zwei Varianten eines möglichen Streckenverlaufs in je drei Untervarianten und deren Umsetzbarkeit anhand einer komplexen Bewertungsmatrix vorgestellt.

Nach den beiden Informationsblöcken hat das Publikum die Möglichkeit, per Live-Chat oder Telefonanruf (die Fragen/Anmerkungen werden dann in den Chat übertragen) Fragen, Anregungen und Wünsche mitzuteilen. Falls Fragen im zur Verfügung stehenden Zeitraum nicht beantwortet werden können, werden diese im Nachgang durch den Zweckverband im Zuge der Dokumentation beantwortet. Hiervon ausgenommen sind themenferne Fragen, Grundsatfragen und Fragestellungen, die bereits in vorhergehenden Veranstaltungen hinreichend behandelt wurden.

Anschließend begrüßt Herr Icggen Herrn Dr. Janik, Oberbürgermeister der Stadt Erlangen, Herrn Weber, Referent für Planen und Bauen, Herrn Lohse, Amtsleiter für Stadtentwicklung und Stadtplanung, sowie dessen Mitarbeiter Herrn Baudler, Herrn Koß und Herrn Bernet, den Geschäftsleiter des Zweckverbands Herrn Große-Verspohl, den Technischen Leiter Herrn Gräf, Umweltingenieurin Frau Gengler sowie die Teilprojektleiterin für Verkehrsanlagen Frau Gräßel.



Interview Herr Dr. Janik

Frage an Herrn Dr. Janik (Herr Icggen): Warum ist diese Veranstaltung für den weiteren Planungsverlauf so wichtig?

Antwort (Herr Dr. Janik): Wir haben den ersten Schritt, das Raumordnungsverfahren erfolgreich abgeschlossen. Aus diesem haben sich ein paar „rote Fähnchen“ für die Detailplanung ergeben. Eine dieser Aufgaben ist die Streckenführung rund um dem Rudeltplatz.

Jetzt sind wir mit der Planung so weit fortgeschritten, dass wir die möglichen Varianten präsentieren und ein umfassendes Meinungsbild der Bürger*innen aufnehmen können. Im Anschluss wird dann im Stadtrat über die tatsächliche Strecke abgestimmt.

Herr Große-Verspohl erläutert die Hintergründe zum Zweckverband und zur Stadt-Umland-Bahn:

Stadt-Umland-Bahn steht für den Projektnamen und ist keine technische Bezeichnung. Sie stellt eine Verlängerung der Nürnberger Straßenbahn durch Erlangen nach Herzogenaurach dar. Als eine moderne Straßenbahn, d.h. als schnelles Schienenverkehrsmittel auf einer weitgehend eigenen Infrastruktur, soll sie künftig die drei Städte miteinander verbinden. Ziel ist es, möglichst viel Autoverkehr auf den ÖPNV zu verlagern und sich somit möglichst unabhängig vom Straßenverkehrsfluss zu machen. Dadurch entstehen weniger Staus und eine Verringerung von Fahrzeugemissionen.

Der Zweckverband wurde im Nachgang des Bürgerentscheids in Erlangen im April 2016 gegründet. Mitglieder sind die Städte Nürnberg, Erlangen und Herzogenaurach. Die Aufgaben des Zweckverbandes sind das Planen, das Bauen und das Betreiben der Stadt-Umland-Bahn. Seit 01.01.2021 hat der Nürnberger Oberbürgermeister, Marcus König, den Vorsitz inne. Der ZV StUB koordiniert die verschiedenen externen Planungsbüros, stimmt deren Planung mit den Städten und anderen öffentlichen Trägern ab und kommuniziert dies dann in der Öffentlichkeit im Sinne eines Dialogkonzeptes. Neben den Lokalforen gibt es noch weitere Beteiligungsformate, darunter Dialogforen, Online-Dialoge sowie eine Kinder- und Jugendbeteiligung – aufgrund der aktuellen Situation rund um das Corona Virus derzeit in virtueller Form. Ein Besuch in der Geschäftsstelle des ZV StUB ist nach vorheriger Terminabsprache und unter strikter Einhaltung der Hygienemaßnahmen ebenfalls möglich.

Das Raumordnungsverfahren (ROV) war das erste behördliche Verfahren, bei dem die StUB-Planung einer Prüfung durch die Regierung von Mittelfranken unterzogen wurde. In mehreren Schritten wurde eine Linienführung definiert, die als sog. „Vorzugstrasse“ bei der Regierung eingereicht wurde. In diese sind zahlreiche Vorschläge von Bürgerinnen und Bürgern eingeflossen. Die Vorzugstrasse wurde von der Regierung von Mittelfranken schließlich als raumverträglich beurteilt.

In der heutigen Veranstaltung geht es um den Bereich Rudeltplatz in Büchenbach. Die dargestellten Varianten resultieren aus eigenen Planungsüberlegungen und einem Antrag des Stadtteilbeirats zur Verbesserung der Streckenführung.

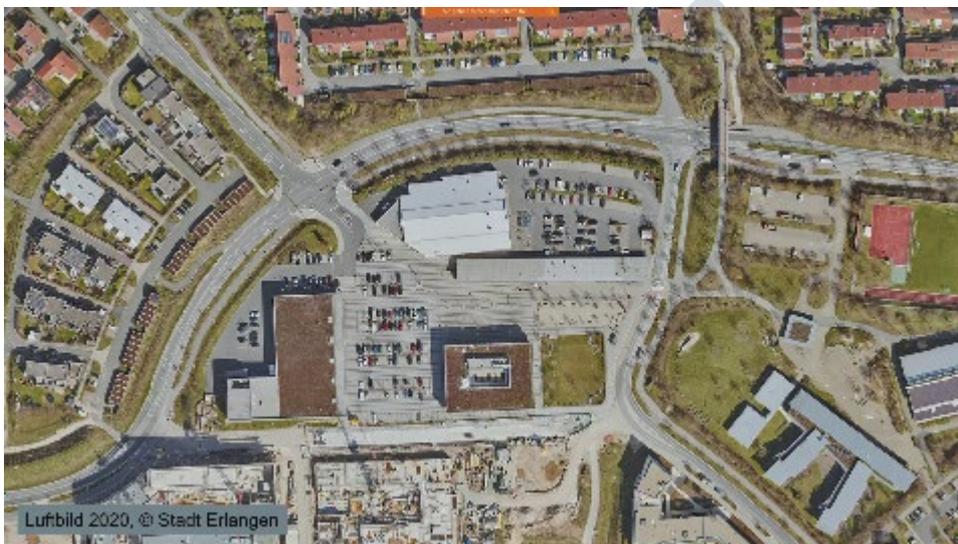
TOP 2 Aktueller Planungsstand

Die Voruntersuchung („Leistungsphase 2“) ist aus Sicht des ZV StUB abgeschlossen. Dieses Zwischenergebnis haben die städtischen Gremien Ende des letzten Jahres bestätigt. Auf dieser Grundlage plant der Zweckverband nun weiter.

Herr Große-Verspohl erläutert, dass an einigen Stellen noch Veränderungen vorgenommen worden sind, die heute in einem detaillierteren Maßstab von 1:2.500 vorliegen. Im ROV lagen die Pläne noch bei 1:10.000. Bei der weiteren Planung wird man nochmals auf 1:500 präzisieren, um dann in der sogenannten Entwurfsplanung auch die Planungen für Brücken und Unterführungen sowie verschiedene Fachgutachten (z.B. Umwelt, Verkehr, Schall) genauer fassen zu können. Als Beispiele für die konkreteren Planungen in der nächsten Zeit, werden der Bereich Brucker Lache und die Park and Ride Anlage an der Raststätte Aurach kurz aufgegriffen.

Vortrag Hr. Gräf, Hr. Lohse & Fr. Gräßel:

Zur Veranschaulichung der gegenwärtigen Situation am Rudeltplatz wird ein Luftbild vom Jahr 2020 gezeigt:



Die darauf erkennbare Baustelle in der Lindnerstraße ist inzwischen fertiggestellt und wird seit Dezember 2020 als Busverknüpfungspunkt genutzt.

Hr. Gräf erläutert mit kurzem Rückblick auf das Lokalforum in Büchenbach vom 06.06.2018, dass vielfach der Wunsch nach einer Trasse näher an den Siedlungsschwerpunkten geäußert wurde. Das spreche für eine Führung durch die Lindnerstraße (eine Variante), anstatt auf dem Adenauerring (andere Variante) zu bleiben.

Beide Alternativen wurden 2019 vor dem ROV vom Stadtrat abgewogen und die Bewertungsmatrix zeigt, dass die Bewertung mit – 0,3 relativ neutral ist (s. Folie 18). Dies bedeutet, dass grundsätzlich beide Varianten umsetzbar sind. Der Beschluss 2019 hat vorgesehen, mit der Variante durch die Lindnerstraße weiter zu planen.

Alle Varianten, die am heutigen Abend vorgestellt werden, liegen im Bereich Rudeltplatz. Der ZV StUB zeigt jeweils die Vor-/ Nachteile einer möglichen Streckenführung durch die Lindnerstraße bzw. entlang des Adenauerrings auf.

Insgesamt werden 6 Varianten vorgestellt (s. Folien 27ff):

Lindnerstraße:

- Variante 1a (Trasse näher an die Brücke)
- Variante 1b (Trasse an Stelle der Brücke)
- Variante 1c (Trasse straßenbündig in der Mönaustraße)



Adenauerring:

- Variante 2a (Straßenbündiger Bahnkörper mit Haltestellen westl. Mönaustraße)
- Variante 2b (Straßenbündiger Bahnkörper mit versetzten Haltestellen im straßenbündigen Bahnkörper)
- Variante 2c (Straßenbündiger Bahnkörper mit versetzten Haltestellen im besonderen Bahnkörper)

Variante 1a – *Trasse näher an die Brücke*: Verringerter Eingriff in den Parkplatz und Erhalt der Brücke. Engere Führung (ca. 60-m-Radius) gegenüber der Trasse aus dem ROV führt zu geringen Reisezeitverlusten. → umsetzbar

Variante 1b – *Trasse an Stelle der Brücke*: Abbruch der Brücke und minimaler Eingriff in den Parkplatz. Reisezeitverluste aufgrund Führung im engeren 50-m-Radius. → umsetzbar, sofern Abbruch Brücke konsensfähig

Variante 1c – *Trasse straßenbündig in der Mönaustraße*: Führung mit minimalem Radius (25m) durch die Mönaustraße führt zu erheblichen Reisezeitverlusten für Durchfahrer. → Reisezeitverluste nicht mehr tolerabel

Variante 2a – *Straßenbündiger Bahnkörper mit Haltestellen westl. Mönaustraße*: Brücke kann erhalten werden. Führung entlang Adenauerring führt zu erheblichen Reisezeitgewinnen für Durchfahrer. → umsetzbar

Variante 2b – *Straßenbündiger Bahnkörper mit versetzten Haltestellen im straßenbündigen Bahnkörper*: Erhalt der Brücke wahrscheinlich möglich, aber Beeinträchtigung des motorisierten Individualverkehrs (MIV) durch haltende Bahnen (beide Haltestellen). Führung entlang Adenauerring führt zu erheblichen Reisezeitgewinnen für Durchfahrer. → umsetzbar

Variante 2c – *Straßenbündiger Bahnkörper mit versetzten Haltestellen im besonderen Bahnkörper*: Abbruch der Brücke, dafür keine Beeinträchtigung MIV durch haltende Bahnen (beide Haltestellen). Führung entlang Adenauerring führt zu erheblichen Reisezeitgewinnen für Durchfahrer. → umsetzbar, sofern Abbruch Brücke konsensfähig

Folgende Themen müssen in der weiteren Ausarbeitung noch geklärt werden:

- Festlegung/Beschluss über straßenbündige Führung Adenauerring zwischen In der Reuth und Mönaustraße
- Detaillierte Ausarbeitung der StUB- und Bushaltestellen für Rendezvous-System/ Busverknüpfung
- Signaltechnische Abwicklung an Knotenpunkten (Vermeidung erheblicher Wartezeiten)
- Detaillierte Ausarbeitung von Rad- und Fußweg-Querungen der StUB-Trasse in der Mönaustraße und am Adenauerring

Dies stellt nur eine Auswahl der Themen dar, bei denen noch Klärungsbedarf besteht. Der ZV StUB präsentiert heute nur den derzeitigen Arbeitsstand, die Detailplanung geht im Anschluss weiter.

Fragerunde

Herr Icggen eröffnet die Fragerunde.

Frage: Wo sind Fahrrad-Abstellplätze bei der Variante durch die Lindnerstraße geplant?



Antwort (Herr Gräf): Es ist klar, dass es Abstellplätze geben wird, aber an welchem Ort genau, kann aktuell noch nicht gesagt werden.

Frage: Wäre eine "Verschiebung" (Neubau) der Brücke in Richtung Erlangen denkbar, um die Konflikte mit dem Rad- und Fußverkehr besser beherrschen zu können?

Antwort (Herr Lohse): Selbstverständlich ist auch eine Verschiebung der Brücke denkbar, allerdings ist dies mit hohen Kosten verbunden. In diesem Bereich wäre eine Verschiebung der Brücke nur um ein ganz kleines Stück möglich, alternativ kann auch über eine ebene-gleiche Lösung nachgedacht werden.

Frage: Was spricht gegen eine Haltestelle auf der Rückseite des REWE an der Einmündung der Lindnerstraße in den Adenauerring?

Antwort (Herr Große-Verspohl): Diesen Vorschlag gab es bereits. Das Problem ist, dass eine Straßenbahnhaltestelle eine ausreichend lange gerade Strecke benötigt, um eine barrierefreie Haltestelle zu verwirklichen (was gemäß Vorschriftenlage unumstößlich ist). Dies ist hinter dem REWE nicht möglich, da man hier sehr stark in Privatgrund eingreifen müsste. Abgesehen davon, wäre eine Haltestellenlage auf der Ladeseite des REWE deutlich unattraktiver.

Frage: Anbindung des Stadtteilhauses wirklich notwendig? Besucher werden doch eher aus nahem Umfeld kommen und nicht die StUB nutzen?

Antwort (Herr Große-Verspohl): Dies hängt natürlich auch von der Nutzung des Stadtteilhauses ab. Natürlich wird es dort auch Veranstaltungen geben, die Bürger aus anderen Stadtteilen anziehen und da ist eine gute Anbindung an den ÖPNV ein großer Gewinn für die Attraktivität des Stadtteilhauses.

Frage: Wie ist eine Weiterplanung möglich, wenn das Problem mit dem Radius noch nicht berechnet/gelöst ist?

Antwort (Frau Gräbel): Der Mindestradius ist für Straßenbahnen 25m – bei unserem aktuellen Arbeitsstand funktioniert dies.

Frage: Warum sind keine gemeinsamen Haltestellen für Bus und StUB geplant, wie z.B. beim Rathenauplatz in Nürnberg? Endhaltestelle bzw. Wartepplätze für Busse könnten auch woanders liegen. Die Umstiegswege sollten dabei so kurz wie möglich gestaltet werden.

Antwort (Frau Gräbel & Herr Gräf): Grundsätzlich kann jede Haltestelle so geplant werden, dass Busse und Straßenbahnen sich die Haltestelle teilen. Allerdings können die Busse dann dort keinen längeren Aufenthalt haben. Dies war hier seitens der Stadt ausdrücklich gefordert, daher die extra geplante Haltestelle für Busse in der Mönaustraße.

Frage: In Baugebiet 413 soll die StUB durch die Siedlung geführt werden und im Westen an der Kreuzung zur Häuslinger Straße wieder auf den Adenauerring treffen. Warum nutzt man dann nicht den nordwestlichen Abschnitt des Adenauerrings als Wendemöglichkeit?

Antwort (Herr Gräf): Es gibt grundsätzlich drei Varianten, wo die Bahnen in Büchenbach wenden könnten:

Variante 1: Am Ortsrand auf einem Acker (allerdings Eingriff in landwirtschaftliche Flächen/Privatgrund und nicht zielführend)

Variante 2: Wendekreis um Baugebiet 413 (Vorschlag wird geprüft)



Variante 3: Wendekreis um Nahversorgungszentrum (wird ebenfalls geprüft)

Antwort (Herr Lohse): Die Wendeschleife sollte an einem hoch frequentiertem Punkt in Büchenbach verortet werden um für alle Bürger*innen sehr gut erreichbar zu sein. Der geplante Platz im Baugebiet 413 soll deutlich kleiner bleiben und nicht mit dem Nahversorgungszentrum konkurrieren, daher ist eine Wendeschleife in diesem Bereich nicht sinnvoll. Als beste Lösung wird aktuell die Lage der Wendeschleife um das Nahversorgungszentrum herum gesehen.

Frage: Warum wird bei den kurzen Takten um den Rudeltplatz das neue Baugebiet 413 nicht berücksichtigt?

Antwort (Herr Große-Verspohl): Es ist grundsätzlich ein 10 Minuten Takt bis Herzogenaurach geplant, also viel dichter als die meisten Stadtbuslinien. Züge, die die Wendeschleife nutzen sollen, sind Verstärkerzüge, die nur dort fahren sollten, wo sie auch gebraucht werden.

Antwort (Herr Gräf): Rund um dem Rudeltplatz wohnen ca. 3000 Einwohner im Einzugsbereich der Haltestelle, plus das Stadtteilhaus, die Schule, das Nahversorgungszentrum und der Busverknüpfungspunkt. Im Baugebiet 413 sprechen wir von einer höheren dreistelligen Zahl, um die Unterschiede herauszustellen.

Antwort (Herr Lohse): Die Entfernung vom Baugebiet 413 ist im 500m Radius zum Rudeltplatz und daher sehr nahe am Rudeltplatz gelegen. Verschiedene Verknüpfungsangebote im Baugebiet selbst wurden oder werden noch geschaffen.

Frage: Eine Haltestelle vor dem Stadtteilhaus verhindert aber Fahrradplätze dicht an dessen Eingang. Die sind deswegen 50m entfernt vom Eingang geplant.

Antwort (Herr Gräf): Aus unserer Sicht gibt es keine Auswirkungen auf Fahrradplätze, wenn eine StUB-Haltestelle in der Lindnerstraße gebaut wird. Wir benötigen nicht mehr Platz in der Breite als die heutigen Bushaltestellen.

Antwort (Herr Weber): Es sind auch Fahrradplätze auf der südlichen Seite des Stadtteilhauses vorgesehen.

Frage: Sehr gute Vorstellung aller Varianten. Mir erscheint die Variante 1a am sinnvollsten. Wie erfolgt/kommen wir zu einer Entscheidung?

Antwort (Herr Große-Verspohl): Voraussichtlich im Mai 2021 wird die Beschlussvorlage im Umwelt-, Verkehrs- und Planungsausschuss des Stadtrates Erlangen eingereicht und dort abgestimmt. Anschließend erfolgt der Beschluss über den Verbandsausschuss (nur noch formal).

Frage: Ich komme aus Nürnberg, will nach Herzogenaurach. Welche Zeit muss ich für die Durchquerung Erlangens per StUB einplanen?

Antwort (Herr Gräf): Wenn man wirklich von „Am Wegfeld“ bis nach Herzogenaurach durchfährt, beträgt die Fahrzeit gut 40 Minuten. Allerdings ist das nicht der Fall, der am häufigsten auftritt. Nutzer werden von Erlangen nach Herzogenaurach fahren, im Inneren der Stadt Erlangen unterwegs sein oder von Erlangen nach Nürnberg pendeln (oder umgekehrt). Der ÖPNV als Gesamtsystem beinhaltet nicht nur die StUB. Vernetzung ist hier das ganz große Thema. Aus dem Süden Nürnbergs ist man z.B. viel schneller, wenn man mit dem Zug nach



Erlangen fährt, dann dort am Bahnhof in die StUB umsteigt und dann in ca. 15 Minuten nach Herzogenaurach fährt.

Antwort (Herr Große-Verspohl): Die meisten Fahrgäste wollen von und nach Erlangen, dazu kommen noch über ein Drittel Bürger*innen, die sich in Erlangen bewegen. Das Zentrum von Erlangen wird der Dreh- und Angelpunkt sein.

Frage: Variante 1a: Könnte man die StUB-Haupttrasse mit Fahrrad + Anhänger queren, wenn man aus östlicher Richtung zum Rudeltplatz will (jetziger Zebrastreifen über die Mönaustraße)? Welche Alternativen sind ggf. geplant? Wie sähe das bei 2a aus (Querung der Wendetrasse)?

Antwort (Herr Gräf): Auf jeden Fall kann man an dieser Stelle die StUB-Trasse queren. Entweder durch einen Z-Überweg oder durch einen signalisierten Überweg.

Antwort (Herr Weber): Diese Überwege werden auch alle breit genug sein, um diese mit einem Fahrradanhänger zu durchqueren.

Frage: Kurz vor dem Schulbeginn an der Heinrich-Kirchner-Grundschule kommen viele Kinder zu Fuß oder mit dem Fahrrad. Wie könnte eine Kreuzung der Straßenbahn sicherheitstechnisch gelöst werden?

Antwort (Frau Gräbel & Herr Gräf): Wie eben erwähnt, kann dies durch einen Z-Überweg oder durch signalisierte Überwege geschehen. Auf jeden Fall wird für einen sicheren Übergang gesorgt. In Nürnberg gibt es hierzu sehr viele Beispiele, wo dies schon seit vielen Jahren sicher klappt. Wir werden dies auf alle Fälle auch in Büchenbach so lösen, dass die Übergänge sicher sind.

Frage: Gibt es Erfahrungswerte, wie weit Bushaltestelle und Straßenbahnhaltestelle maximal auseinanderliegen sollen? Denn in der Variante 2 ist die Entfernung "Ersatzhaltestelle" Lindnerstraße zur Bushaltestelle am Adenauerring schon sehr weit, oder?

Antwort (Herr Gräf): Je näher und je weniger Hindernisse (z.B. Ampeln) zwischen den Haltestellen, desto besser und attraktiver ist der ÖPNV natürlich. Aber eine genaue Zahl, wie weit eine Haltestelle auseinanderliegen darf, gibt es nicht. Es werden an dieser Stelle mehrere Buslinien fahren, die genaue Planung ist noch nicht abgeschlossen – geben Sie uns hierfür bitte noch ein wenig Zeit.

Antwort (Herr Weber): Das Thema Umsteigebeziehung ist einer der wichtigsten Gründe, warum Menschen den ÖPNV nutzen. Je häufiger umgestiegen werden muss und je unattraktiver diese Umsteigepunkte sind, desto weniger Menschen nutzen den ÖPNV. Mehr als einmal Umsteigen kostet fast 80% der Nutzer.

Frage: Könnten Sie bitte nochmal die Unterschiede in den Fußwegen der Schulkinder in den beiden Varianten erläutern?

Antwort (Frau Gräbel): Z-Übergänge sind so gestaltet, dass man sich immer zur jeweiligen Bahn drehen muss, um diesen zu durchqueren. Daher sieht man die Bahn direkt kommen. Eine Signalisierung über eine Ampel ist ebenfalls denkbar.

Antwort (Herr Lohse): Die Schulwegsicherheit spielt in der weiteren Planung der StUB immer eine große Rolle und es wird sicher sorgsam geplant und geprüft, um keine Gefahr für Schulkinder entstehen zu lassen.



Frage: Stichwort Fahrplanstabilität: Wie lange kann eine Bahn bzw. ein Bus im Bereich Rudeltplatz stehen und auf die Rück- bzw. Weiterfahrt warten?

Antwort (Herr Gräf): Hierzu ist es sinnvoll, auf generelle Haltestellenaufenthaltszeiten von Straßenbahnen zu schauen, i.d.R. sind dies an Haltestellen ca. 20 Sekunden für den Fahrgastwechsel (Türen öffnen – Aussteigen – Einsteigen – Türen schließen). Die einzelnen Wartezeiten an einer Endhaltestelle können je nach Fahrplan variieren, in der Regel zwischen einer und zehn Minuten Aufenthalt. Es wird hier sicherlich auch einen Unterschied zwischen Tag- und Nachtfahrplänen geben.

TOP 3 Kurzer Ausblick

Vortrag Herr Große-Verspohl:

Das heute behandelte Thema wird, wie schon erwähnt, als nächstes voraussichtlich im Mai 2021 im UVPA Erlangen behandelt. Ansonsten gibt es noch weitere wichtige Themen, wie z.B. die Regnitzquerung. Hier findet am 27.04.2021 die Preisgerichtssitzung statt und am 06.05.2021 werden wir Ihnen in Form unseres nächsten virtuellen Lokalforums die Ergebnisse präsentieren.

Des Weiteren wird es voraussichtlich im Juni/Juli einen Termin für ein Dialogforum geben.

TOP 4 Abschlussbemerkungen und Verabschiedung

Herr Icggen bedankt sich bei allen Beteiligten für den konstruktiven Dialog und die gelungene Veranstaltung. Die Dokumentation der Veranstaltung wird wie gewohnt in den kommenden Wochen auf www.stadtumlandbahn.de zur Verfügung gestellt.

TOP 5 Fragen, die während des Forums nicht beantwortet werden konnten

Frage 1: Verkehrswege verbinden, Verkehrswege trennen aber auch (in Querrichtung). Deshalb ist eine parallele Führung sinnvoll - Die StUB-Trasse gehört auf den Adenauerring. Kann man die Haltestelle Mönaustraße näher an den Adenauerring heranbringen? Gemeint ist die Bushaltestelle Mönaustraße, die als Umsteigehaltestelle zur StUB näher an den Adenauerring rücken müsste.

Da bei einer StUB-Haltestelle nördlich des Supermarktes am Adenauerring die Wendeschleife durch den Seitenraum der Mönaustraße zwischen Straße und Brückenwiderlager verläuft, wäre zu prüfen, ob die Bushaltestelle Richtung Norden noch in dem Bereich neben der Brücke angeordnet werden kann. Dies wäre bei einer Entscheidung für die Führung der durchgehenden Gleise entlang des Adenauerrings im Detail zu betrachten und wird ggf. in der weiteren Planung geprüft. Die Bushaltestelle in südlicher Richtung müsste in diesem Fall zwischen dem Adenauerring und der Zufahrt zum Supermarkt liegen. Dies ist aufgrund der Platzverhältnisse aber voraussichtlich nicht möglich. Eine Anordnung der Bushaltestelle in südlicher Richtung zwischen Parkplatzzufahrt und Fußgängerüberweg ist aus Platzgründen dort nicht möglich. Daher wäre es wahrscheinlich, dass die Bushaltestelle in südlicher Richtung an der bisherigen Stelle bliebe.



Frage 2: Wie viele Fahrgäste wollen denn von Herzo am Rudeltplatz vorbei nach ER-Zentrum?

Nach aktuellem Verkehrsmodell werden für die StUB folgende Fahrgastzahlen an einem durchschnittlichen Werktag angegeben:

- Herzogenaurach – Erlangen: 8.000 Fahrgäste
- Herzogenaurach – Nürnberg: 1.700 Fahrgäste
- Herzogenaurach – andere Kommune: 1.500 Fahrgäste

Ein Teil dieser aus Herzogenaurach kommenden Personen mit Fahrtziel Erlangen wird Büchenbach als Fahrziel haben, jedoch ist der weit überwiegende Teil als im Bereich Rudeltplatz durchfahrende Fahrgäste zu betrachten. Es wird an einem durchschnittlichen Werktag von etwa 10.000 durchfahrenden Fahrgästen ausgegangen.

Frage 3: Ist eigentlich nochmals eine Bürgerbefragung zu den einzelnen Trassenführungen geplant? Würde die Regnitztalquerung abgelehnt, ist die Trasse Adenauerring obsolet.

Eine stadtweite Bürgerbefragung zu einzelnen kleinräumigen Varianten wie am Rudeltplatz/Adenauerring wird als nicht zielführend angesehen, da diese Varianten den Großteil der Stadt nicht betreffen. Im Dialogkonzept des ZV StUB sind aber auch während der weiteren Planungsphasen regelmäßige Dialog- und Lokalforen vorgesehen.

Frage 4: Warum gibt es einen separaten Ausstieg für in Büchenbach endende Bahnen? Fußweg zum Busumstieg ist irrwitzig lang => Wendeschleife umdrehen.

Da in Büchenbach endende Bahnen die nächste durchfahrende Bahn aus Herzogenaurach abwarten müssen, um in einem regelmäßigen Abstand zwischen den durchfahrenden Fahrten zu bleiben, vergehen zwischen dem Eintreffen der wendenden Bahn aus Erlangen und der Rückfahrt nach Erlangen einige Minuten. Ohne separate Aussteigehaltestelle müssten die Bahnen mit Fahrgästen so lange in der Wendeschleife warten, bis sie die Haltestelle Richtung Erlangen anfahren und die Fahrgäste aussteigen können. Das ist für die meisten Fahrgäste nicht zumutbar, da sie ja quasi schon an ihrem Ziel sind, aber ohne Bahnsteig aus Sicherheitsgründen nicht aussteigen dürfen.

Ein Umdrehen der Fahrtrichtung in der Schleife ist nicht sinnvoll, weil die Fahrgäste dann zwar an der üblichen Haltestelle Richtung Herzogenaurach aussteigen könnten, jedoch Fahrgäste, die Richtung Erlangen möchten, dann bei den wendenden Bahnen eine andere Einsteigehaltestelle anstelle der normalen Richtungshaltestelle nach Erlangen benutzen müssten. Fahrgäste, die am Rudeltplatz einsteigen, wüssten dann nicht, an welche der beiden Haltestellen Richtung Erlangen sie gehen sollen, um die jeweils nächste Bahn nach Erlangen zu nehmen. Deshalb muss die Einstiegshaltestelle sowohl für durchfahrende, als auch für wendende Bahnen identisch sein.

Der Ausstieg halt hingegen kann wechseln, da der überwiegende Teil der mit wendenden Bahnen in Büchenbach ankommenden Fahrgäste dort auch sein Fahrtziel haben wird und den restlichen Weg zum Ziel ohnehin zu Fuß zurücklegt. Die wenigen Umsteigefahrgäste können dann entweder den etwas längeren Fußweg zum Bus zurücklegen (was erfahrungsgemäß die meisten Fahrgäste bevorzugen), oder (etwa im Fall von mobilitätseingeschränkten Fahrgästen) ein paar Minuten in der wendenden Bahn sitzen bleiben, bis diese nach dem Wenden die reguläre Haltestelle Richtung Erlangen anfährt, und dort aussteigen. In diesem Fall verlieren sie zwar einige Minuten, haben aber den kürzeren Fußweg zum Bus.



Frage 5: Bei 2a fährt die StUB doch nur im Verstärkerverkehr (Berufsverkehr) durch die Lindnerstraße. Welche Frequenz des ÖPNV durch die Lindnerstraße sehen sie bei 2a gegenüber 1a?

In der Variante 1a fahren die Bahnen im Berufsverkehr etwa im 5-Minuten-Takt in beiden Richtungen durch die Lindnerstraße, außerhalb des Berufsverkehrs im 10-Minuten-Takt und abends im Spätverkehr entsprechend weniger, je nach dann vorliegendem Takt. In der Variante 2a fahren die Bahnen nur im Berufsverkehr im 10-Minuten-Takt in einer Richtung durch die Lindnerstraße, außerhalb des Berufsverkehrs nur im Störfall.

Frage 6: Gab es schon Gespräche mit dem LIDL-Konzern, wann der Filialumbau vorgesehen ist? Es gibt Gerüchte, dass Gebäude und Parkplatz getauscht werden könnten, was ganz neue Möglichkeiten eröffnen würde.

Es gibt immer wieder Gespräche zu möglichen Entwicklungsabsichten. Aktuell gibt es hier aber keine konkreten Planungen.

Frage 7: Wie hoch wird ein Unfallrisiko bewertet, wenn die Straßenbahn in einem Taktzyklus von 10 Minuten mit 20 km/h auf Mönaustraße fährt und den Schulweg mehrmals überquert? Worauf Grundschulkinder in Rushhour-Zeiten laufen?

Eine rechnerische Quantifizierung des Risikos ist zu einer solchen Fragestellung nicht möglich. Siehe hierzu auch die Antwort auf Frage 9.

Zur qualitativen Einschätzung lassen sich aber ähnliche Situationen heranziehen, etwa im Bereich der Haltestelle Christuskirche in Nürnberg. Dort verkehren die Straßenbahn-Linien 5 und 6 jeweils im 10-Minuten-Takt, sodass sich in der Überlagerung etwa ein 5-Minuten-Takt in beiden Richtungen ergibt. Die Geschwindigkeit der in die Gugelstraße oder in die Wendeschleife einfahrenden Bahnen liegt bei maximal 10 km/h, die Geschwindigkeit der entlang der Landgrabenstraße durchfahrenden Bahnen vor und nach der Haltestelle bei etwa 30-35 km/h. An der Christuskirche befindet sich unmittelbar neben der Haltestelle und der Wendeschleife der Straßenbahn eine Grundschule (Wiesenschule) und Kinder legen den Schulweg dorthin zum überwiegenden Teil zu Fuß zurück, wobei ein erheblicher Teil der Schüler*innen auch Straßenbahngleise ebenerdig quert. Die Zeiten, zu denen die Kinder in Nürnberg den Schulweg absolvieren, dürften denen im Bereich der Heinrich-Kirchner-Schule entsprechen, also ebenfalls etwa im Bereich der angesprochenen „Rush-Hour“ liegen. Auf Anfrage des Zweckverbands StUB hin hat die VAG Nürnberg alle Unfälle der Straßenbahnen in Nürnberg zurückreichend bis ins Jahr 2010 auf Unfälle mit Kindern im Umfeld von Schulen überprüft. Dabei hat sich herausgestellt, dass sich weder an der Vergleichssituation „Christuskirche“ noch vor anderen Schulen im Stadtgebiet Nürnberg irgendwelche Unfälle von Straßenbahnen unter Beteiligung von Grundschulkindern ereignet haben.

Frage 8: Ist ein zusätzliches Abstellgleis für Ersatz-/Verstärkerzüge sinnvoll?

Um keinen unnötigen Flächenverbrauch zu erzeugen, wird in diesem Fall auf ein zusätzliches Abstellgleis verzichtet. Ersatz- und Verstärkerzüge zu hinterstellen, wäre an dieser Stelle, auch aus Gründen des Objektschutzes (Vandalismus, Graffiti...), nicht zielführend. Deshalb sollen Ersatz-/Verstärkerzüge aus einem gesicherten Betriebsstandort aus- und dort auch wieder einrücken.

Bei schadhafte Zügen würde die Wendeschleife zu kurzzeitigen Hinterstellung der Züge genutzt. In diesem Fall würden Bahnen, die normalerweise in Büchenbach wenden, bis nach Herzogenaurach verlängert, solange die Schleife durch ein Schadfahrzeug blockiert wäre.



Frage 9: Muss die Sicherheit der Kinder nicht das wichtigste Kriterium sein, bevor über Wartezeiten und verlängerte Umsteigewege geredet wird?

Da unsichere Lösungen nicht genehmigungsfähig sind, werden diese weder vorgeschlagen noch geplant. Daher ist davon auszugehen, dass alle präsentierten Vorschläge regelkonform umsetzbar sind und den Anforderungen an die Sicherheit im öffentlichen Raum, also auch an die Sicherheit von Kindern, genügen. Aus diesem Grund ist die Abwägung zwischen den Varianten anhand der tatsächlich abwägbaren Kriterien zu treffen, zu denen u.a. Wartezeiten und Umsteigewege gehören.

Frage 10: Warum muss die Wendeschleife an sich frequentiert sein? Es geht doch hauptsächlich darum, im Havariefall eine Wendemöglichkeit zu haben und dem Verstärkerverkehr eine Wendemöglichkeit zu bieten.

Das Wenden von Verstärkerfahrten im Berufsverkehr sowie die Wende- und Hinterstellmöglichkeit für Bahnen im Störfall sind die vorgesehenen Funktionen der Wendeschleife. Eine darüberhinausgehende Zugfrequenz ist nicht geplant.

Frage 11: Warum gibt es keine Haltestelle der StUB direkt neben der Bushaltestelle Mönaustraße bei Var 1a?

Eine Haltestelle neben der Mönaustraße annähernd parallel zu der vorhandenen Bushaltestelle Richtung Norden war in der ursprünglichen StUB-Planung vorgesehen. Diese Lösung wurde dann jedoch verworfen, weil eine Straßenbahnhaltestelle in dieser Lage durch ihre Länge die Ost-West-Wegebeziehung zwischen Rudeltplatz und Donato-Polli-Straße/Büchenbacher Anlage kappen würde. Außerdem ist die Planung des Stadtteilhauses darauf ausgerichtet, dass die Haltestelle direkt davor platziert werden soll. Dies trägt auch dem Wunsch nach einer Minimierung der Eingriffe in die Schul-Erweiterungsfläche Rechnung.

Frage 12: „Also zeitlich, wenn man "Luft" im Fahrplan haben will, müssen die Bahnen/Busse ja zur Not auch am Rudeltplatz 5, 10 oder noch mehr Minuten "rumstehen" und warten können"

Beim Aufenthalt von Bahnen an der Haltestelle geht es nur um Endaufenthalte wendender Züge und ggf. kurze sog. Streckenstandzeiten von ca. einer Minute in der Nachtzeit, wenn auf Anschlüsse gewartet wird. Durchfahrende Bahnen: ca. 10.000 durchfahrende Fahrgäste – siehe Frage 2 – lässt man nicht unnötig an einer Zwischenhaltestelle warten.